

Les partenaires de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



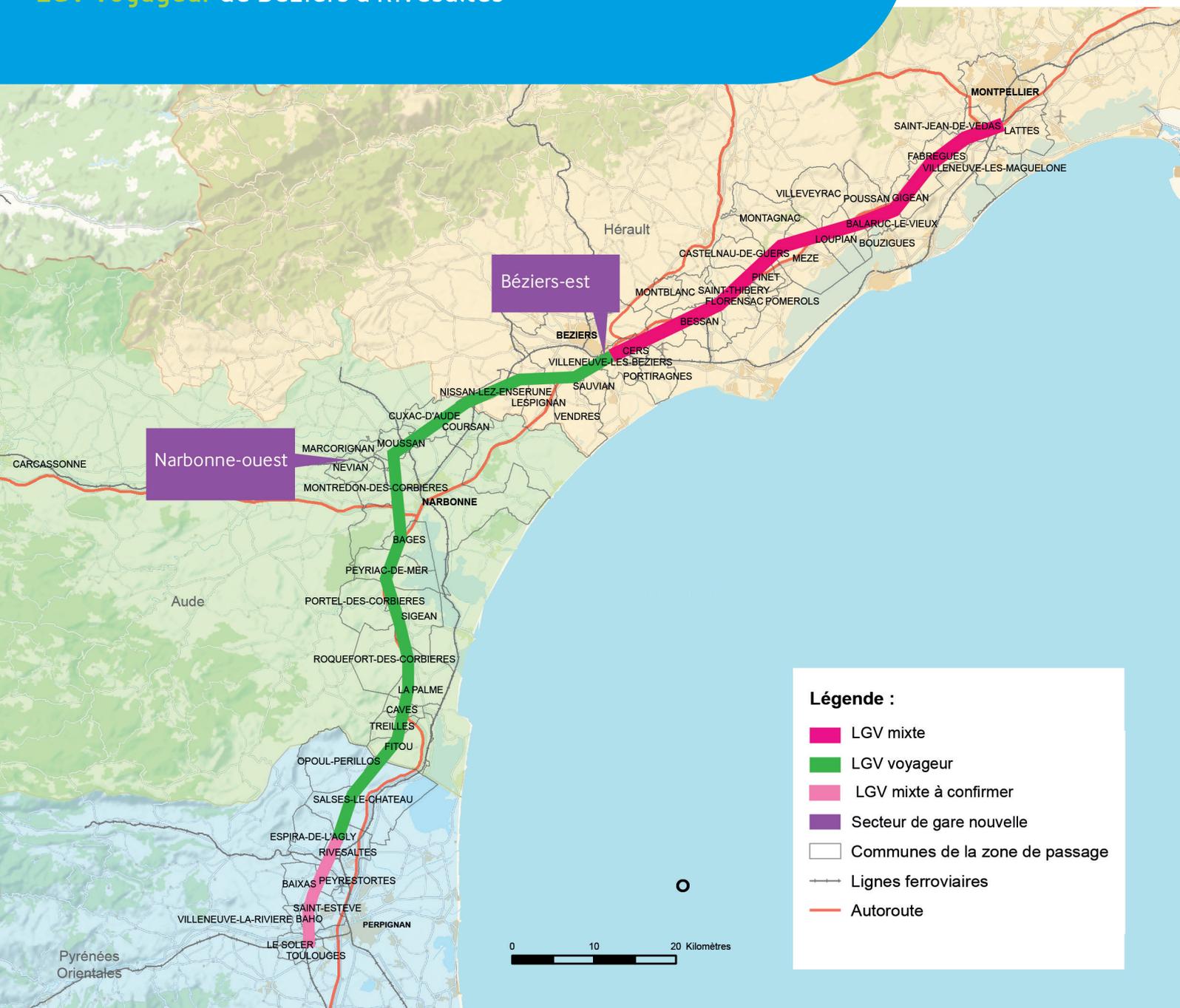
La décision ministérielle n°2

15 Décembre 2013

2 gares nouvelles à Béziers-est et Narbonne-ouest

LGV mixte de Montpellier à Béziers

LGV voyageur de Béziers à Rivesaltes



Les décisions du Copil du 8 octobre 2012



► La position unanime du comité de pilotage

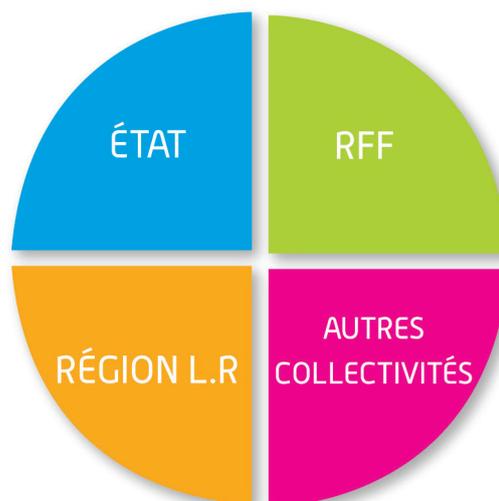
Le comité de pilotage de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan, composé de l'ensemble des collectivités partenaires et co-présidé par MM Thierry Lataste, Préfet de la Région Languedoc-Roussillon et Christian Bourquin, Président de la Région Languedoc-Roussillon, a convenu le 8 octobre 2012 de soumettre au Ministre des transports les propositions suivantes.

- **Poursuivre la mixité fret voyageurs** réalisée sur le contournement de Nîmes et Montpellier, le plus loin possible entre Montpellier et Perpignan et, à minima, jusqu'à Béziers. Pour faire face au risque de submersion lié au changement climatique de la ligne actuelle, il est envisagé à long terme son déplacement le long de l'autoroute A9, si les dispositifs de protection ne suffisaient plus.
- **Implanter deux gares nouvelles** dans les agglomérations de Narbonne et Béziers,
- **Étudier la possibilité d'implantation à terme**, d'une gare nouvelle dans le secteur de Perpignan,
- **Créer une ligne nouvelle mixte fret voyageurs, dans la plaine du Roussillon** et un barreau de raccordement mixte, au nord de Perpignan vers la ligne actuelle.

Suite à ce comité de pilotage, une consultation formelle des acteurs s'est tenue du 29 mars au 15 mai 2013. Le Préfet de Région a transmis au Ministre chargé des transports, Monsieur Frédéric Cuvillier, le fruit de cette consultation dans un rapport de synthèse. Le Ministre précisera les suites à donner au projet à la faveur d'une décision ministérielle.

► Les modalités de répartition du financement des études sur le projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

Un projet de ligne nouvelle est l'occasion de repenser les territoires, leurs besoins de mobilités et leurs enjeux d'aménagement. C'est pourquoi l'État et Réseau Ferré de France souhaitent associer au maximum les acteurs régionaux dans le processus de conduite des études. Une convention de financement des études réunissant **l'État (25%), la Région Languedoc-Roussillon (25%), les 8 collectivités partenaires, le Conseil Général de l'Aude, celui des Pyrénées-Orientales, les agglomérations de Montpellier, Béziers, Narbonne, Carcassonne et Perpignan et la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée (25% à part égales) et RFF (25%)** a été signée fin 2009. Le financement des études menant à l'enquête publique fait l'objet d'une démarche partenariale : les co-financeurs confirment ainsi leur volonté d'avancer ensemble sur le projet.



Répartition du financement des études



► Le calendrier des études



► Où pourra-t-on prendre le train ?

La réflexion sur la desserte ferroviaire et donc l'implantation de gares nouvelles s'inscrit dans une démarche globale sur l'aménagement du territoire, en partenariat avec les co-financeurs et les communes concernées porteuses de projets urbains. Les résultats des études proposent de privilégier la desserte à grande vitesse via deux gares nouvelles sur les secteurs de Béziers-est et Narbonne-ouest. Ce choix a été validé au COPIL du 8 octobre 2012.

► Les sites potentiels

Chaque secteur comporte deux sites potentiels :

● À Béziers-Est

“Canal du Midi” : gare à l'interconnexion avec la ligne existante sur Villeneuve-lès-Béziers, proche du Canal du Midi,
ou
“A75” : gare au Sud de l'échangeur A9/A75, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers.

● À Narbonne-Ouest

“Pont des Charrettes” : gare à l'interconnexion avec la ligne existante, en viaduc,
ou
“Les Prax” : gare jouxtant la ligne existante à proximité du village de Montredon-les-Corbières.

● Dans les Pyrénées-Orientales

À la mise en service de la Ligne nouvelle, Perpignan et les Pyrénées-Orientales ont privilégié la desserte par la gare actuelle, via un raccordement à la ligne actuelle. Les études apporteront un éclairage sur l'opportunité de créer à terme une nouvelle desserte au Nord du département.

► LES ÉTUDES

4 thématiques :

- maîtriser le foncier (occupation des sols et environnement)
- imaginer la ville de demain (projet urbain)
- concevoir une chaîne de transport efficace
- valoriser l'arrivée de la grande vitesse.



Les bénéfices de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan pour les hommes et les territoires



Stratégique pour le développement et le rayonnement de la région Languedoc-Roussillon, la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit dans le programme des grands projets ferroviaires nationaux conduits par Réseau Ferré de France.

Avec l'objectif de mieux desservir les territoires pour faciliter la mobilité des hommes et générer de nouvelles richesses pour la croissance de la région, le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est aussi un enjeu majeur de développement durable. Il répond aux objectifs du Grenelle de l'Environnement en Languedoc-Roussillon*.



Un enjeu européen

Le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, parce qu'il a une forte dimension transfrontalière, répond à la volonté de l'État et de l'Union européenne de réaliser un réseau européen structurant et performant, tant pour la grande vitesse que pour le fret. Ce faisant, la région Languedoc-Roussillon devient un carrefour à la croisée des lignes d'Ouest en Est, vers l'Europe du sud, Espagne et Italie avec l'arc méditerranéen et vers l'Europe du nord, via Nîmes et Lyon. Mi-octobre, la Commission européenne a annoncé son intention de consacrer 26Mds€ sur la période 2014/2020 pour réaliser 9 corridors. LNMP fait partie du corridor méditerranéen.



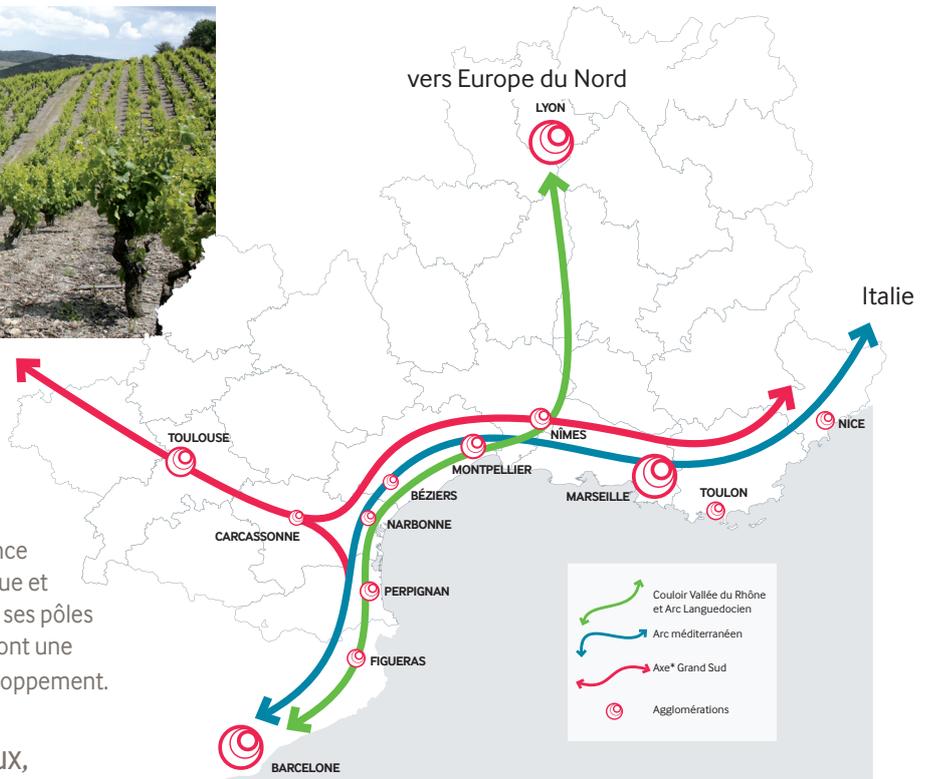
*Les objectifs du Grenelle de l'Environnement en Languedoc-Roussillon :

- ▶ rendre plus durables la croissance et l'accueil des nouveaux arrivants ;
- ▶ alléger les besoins en énergies, en eau et en matières premières ;
- ▶ garantir la qualité des territoires et maîtriser les conséquences des risques.





Le dynamisme du Languedoc-Roussillon est une réalité. Son positionnement stratégique sur l'arc méditerranéen reliant l'Espagne et l'Italie, ses bassins urbains à forte croissance démographique, son attractivité touristique et culturelle, son rayonnement européen et ses pôles de recherche universitaire reconnus, en font une région attractive, à fort potentiel de développement.



Répondre aux défis sociaux, économiques et environnementaux

La demande croissante de mobilité est l'un des enjeux majeurs de développement du territoire pour les 25 ans à venir. C'est bien pour accompagner, dans la durée, ce développement constant et faire face aux défis sociaux, économiques et environnementaux de demain, que le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un véritable projet d'avenir pour les hommes et pour les territoires.

5 très bonnes raisons de réaliser une ligne nouvelle en Languedoc-Roussillon



- ▶ Parce que le développement du réseau ferroviaire est le support d'une **mobilité soutenable, respectueuse de l'environnement**.
- ▶ Permet le développement de l'offre ferroviaire régionale et **renforce le maillage du territoire**.
- ▶ Parce que de **meilleurs services** seront proposés, notamment en terme de fréquences des trains régionaux, de vitesse des TGV et de régularité des trains de fret.
- ▶ Parce qu'il **favorise** le développement de l'activité économique et touristique et donc **l'emploi local**.
- ▶ Parce que la liaison rapide avec la Catalogne est un formidable **levier économique et culturel** qui permettra l'émergence d'une véritable identité interculturelle pour l'Eurorégion.



Les études préalables à l'enquête publique



LES ÉTUDES QUI MÈNENT À L'ENQUÊTE PUBLIQUE SONT RYTHMÉES EN TROIS ÉTAPES.

LA PREMIÈRE ÉTAPE visait à choisir une zone de passage préférentielle d'une largeur de 1000 mètres. Elle a été validée par Décision ministérielle le 14-11-11.

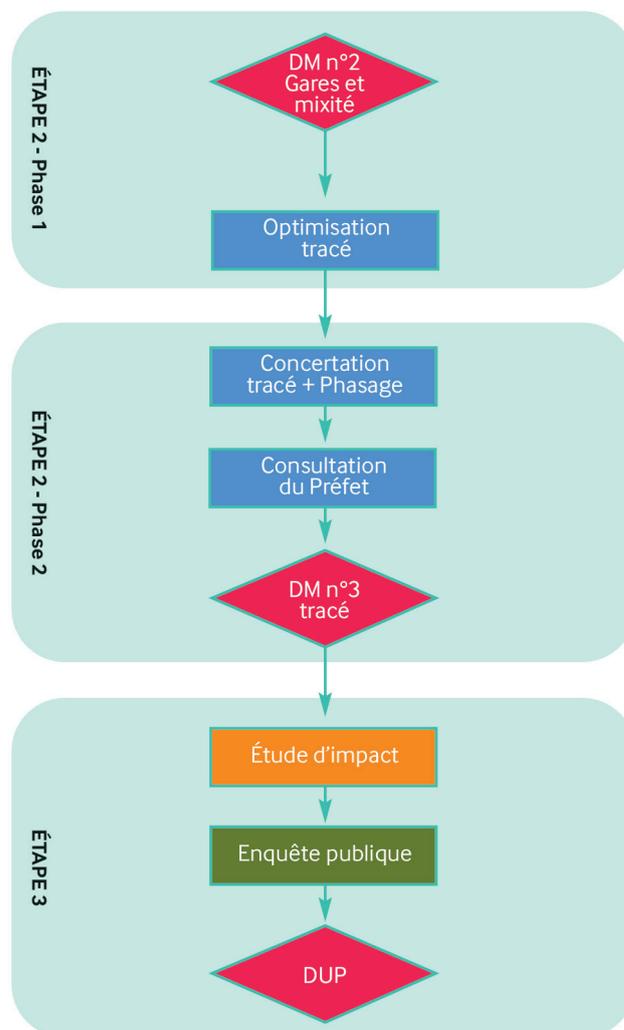
LA SECONDE ÉTAPE doit permettre de :

- ▶ statuer sur les modalités de desserte du territoire.
- ▶ préciser quelles sections de ligne seront aptes à la mixité
- ▶ définir un tracé d'une largeur de 100 à 120 mètres

LA TROISIÈME ÉTAPE vise à rédiger les dossiers réglementaires, supports soumis à l'enquête publique.



Les étapes avant la DUP



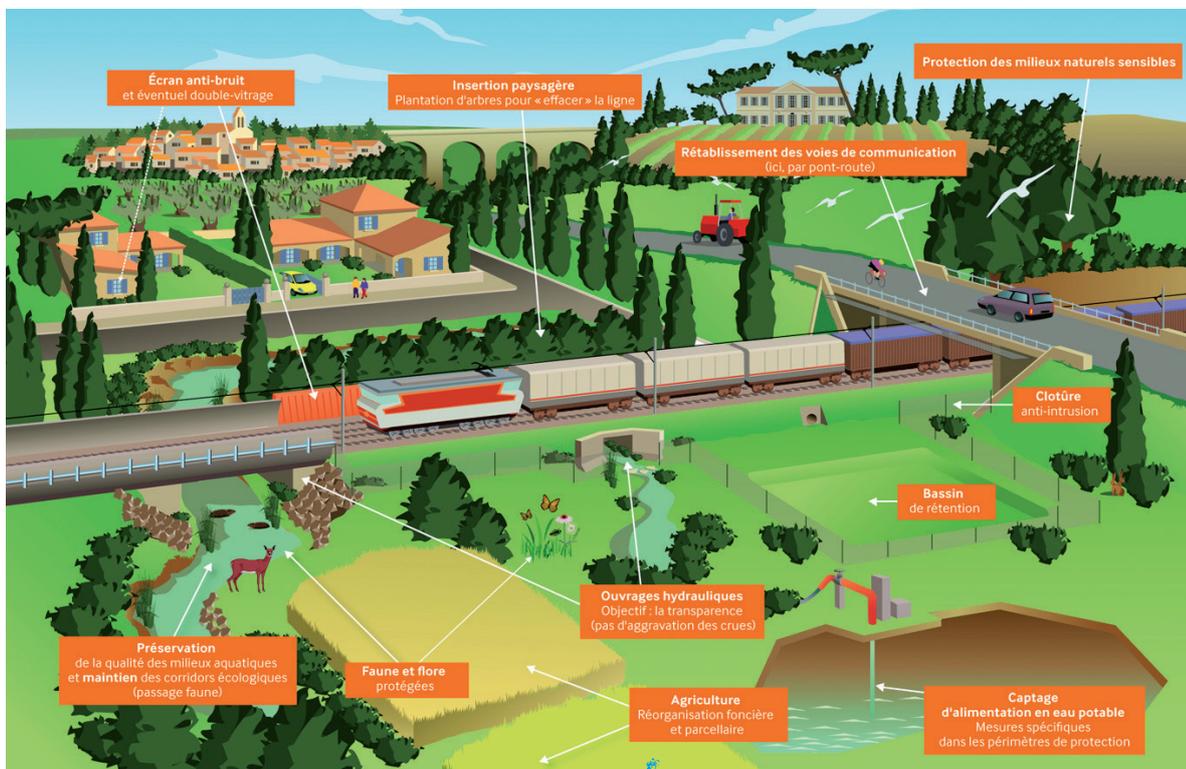
Des expertises multiples

Les études pilotées par RFF sont réalisées par différents bureaux d'études techniques, experts dans leurs domaines : elles couvrent un champ d'investigation très large et sont déterminantes pour guider la réflexion des acteurs en concertation.

- ▶ **Études agricoles** : Chambres d'agriculture de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-orientales,
- ▶ **Études cynégétiques** : Fédération régionale de chasse LR
- ▶ **Études piscicoles** : Fédérations départementales de pêche 66, 11 et 34,
- ▶ **Études sylvicoles et risques d'incendie** : ONF
- ▶ **Études hydrauliques** : BRLi, Egis Eau, ISL Ingénierie
- ▶ **Études acoustiques** : ACOUPHEN
- ▶ **Études des cours d'eau et milieux aquatiques** : ASCONIT
- ▶ **Inventaires faune/ flore/ habitat** : EGIS Environnement, BIOTOPE, ÉCOSPHÈRE
- ▶ **Études hydrogéologiques** : ANTEA, GINGER, AQUIFORE, AQUAFORAGE, BRGP
- ▶ **Études des risques SEVESO et éoliens** : BUREAU VERITAS/SETEC
- ▶ **Reconnaitances topographiques, relevés bâtis 3D** : FIT CONSEIL/SRT
- ▶ **Suivi piézomètres** : ASCONIT
- ▶ **Études géotechniques** : GINGER CEBTP, Groupement FONDASOL/ERG, HYDROGÉOTECHNIQUE
- ▶ **Études de trafics voyageurs et socio-économiques** : SETEC INTERNATIONAL/STRATEC
- ▶ **Études de trafics fret** : NESTEAR/EGIS Mobilité
- ▶ **AMO, études trafic et socio-économiques** : TRANSAE/A7 CONSEIL
- ▶ **Études de capacité et d'exploitation** : RAIL CONCEPT
- ▶ **Bathymétrie** : GE INFRA
- ▶ **Études gares Béziers et Narbonne** : SNCF Gares & Connexions
- ▶ **Études vibratoires** : D2S International
- ▶ **Études des zones humides** : ECOMED
- ▶ **Planning** : SETEC ORGA
- ▶ **Modélisation hydrogéologiques** : ANTEA, GINGER, AQUAFORAGE, AQUIFORE, BRGP
- ▶ **Traçage hydrogéologique** : SAFEGE

Au centre des études : l'environnement

Les thèmes abordés durant ces études sont, en grande partie, environnementaux. Sont étudiés l'environnement physique, la ressource en eau, l'hydraulique, le contexte climatique, la biodiversité, la géologie, l'agriculture... mais aussi l'environnement humain, le bâti, le foncier, les projets des collectivités, L'objectif est de synthétiser tous ces enjeux afin de choisir le meilleur tracé. Un bilan environnemental et énergétique sera présenté dans le dossier final.



La démarche de concertation



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE S'EST ENGAGÉ DANS UNE POLITIQUE NATIONALE DE CONCERTATION POUR LES PROJETS FERROVIAIRES AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE, FONDÉE SUR L'ÉCOUTE ET LE DIALOGUE. CE PRINCIPE DE CONCERTATION VOLONTAIRE ET CONTINUE, D'ASSOCIATION DU PUBLIC ET DES ACTEURS, S'APPLIQUE NATURELLEMENT AU PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN.

“ Visions croisées - Chaque acteur est sollicité à son niveau

- ▶ Les élus font bénéficier RFF de leur connaissance des territoires, présentent leurs projets d'aménagement et de développement socio-économique, rural et urbain, afin d'intégrer au mieux le projet dans son environnement.
 - ▶ Les associations, syndicats mixtes et organismes qualifiés apportent une contribution en matière d'environnement, et attirent la vigilance de Réseau Ferré de France sur les secteurs sensibles et notamment sur l'enjeu hydraulique et biodiversité.
 - ▶ Les acteurs socio-économiques interviennent également dans la définition du projet, en particulier sur le volet logistique et transport.
- ▶ Les services de l'État apportent leur cadrage méthodologique et leur veille réglementaire dans le suivi du projet.
- Ainsi, la concertation alimente en continu les études et éclaire les décisions prises par les partenaires co-financeurs. La concertation s'organise en différentes instances. Chacune joue un rôle clé, précis et participe à l'avancement progressif du projet.



[La gouvernance

- ▶ Le COTECH, Comité technique, réunit les services techniques des partenaires co-financeurs, les services de l'État, les services de Réseau Ferré de France, compétents pour analyser les propositions soumises à la décision.
- ▶ Le COPIL, Comité de Pilotage, est placé sous la co-présidence du Préfet de la région Languedoc-Roussillon et du Président de la Région. Il rassemble les partenaires co-financeurs. C'est à lui que revient de proposer les choix au Ministre. Exemples : Zone de Passage Préférentielle (ZPP) en fin d'étape 1 -étape entérinée par une décision ministérielle-, gares, mixité, tracé.

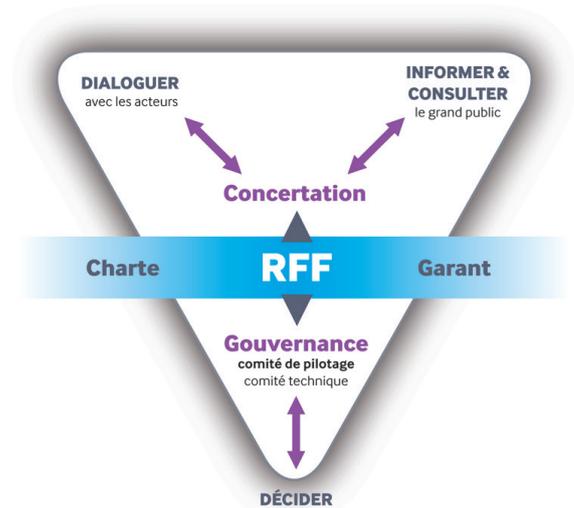
[La concertation

AVEC LES ACTEURS

- ▶ Le COPART, Comité Partenarial d'information, associe en une vaste assemblée tous les acteurs impliqués directement ou indirectement par le projet dans la concertation. Cette instance garantit le partage du même niveau d'information de tous les acteurs et présente les décisions prises par le COPIL.
- ▶ Les Commissions consultatives, rassemblent les maires, conseillers généraux et parlementaires qui donnent un avis sur les propositions qui seront soumises au COPIL.
- ▶ Les Ateliers Thématiques ou Géographiques sont des instances de travail locales ou transversales, composées de techniciens et d'experts, d'associations et d'acteurs compétents sur une thématique. Ils interviennent sur un sujet donné, ou sur un territoire à enjeu spécifique. Ils ont pour mission d'apporter une connaissance éclairée pouvant orienter les études.

AVEC LE GRAND PUBLIC

- ▶ Le public est aussi impliqué dans cette démarche ouverte d'information, de dialogue et de consultation, par exemple lors de réunions publiques. Des moyens de communication interactifs, au travers d'espaces collaboratifs, sont mis à sa disposition pour assurer la permanence du lien. Au-delà d'un programme d'expositions itinérantes, de supports pédagogiques d'information, de relations avec la presse, le site Internet www.lalignenouvelle.com tient pour tous le rôle majeur de plateforme commune d'information et de collaboration.



BILAN DES RENCONTRES DE LA CONCERTATION

Depuis le début des études préalables à l'enquête publique, RFF mène une concertation au quotidien, en quelques chiffres :

- 3 Comités partenariaux d'information
- 21 commissions consultatives
- 27 ateliers thématiques
- 12 réunions publiques / + de 7000 personnes
- Plus de 300 réunions bilatérales

